

MOBILITETSPLAN HOLBÆK 2030



Holbæk
Kommune

INDHOLD

1. Indledning	4
1.1 Mobilitetsplan for Holbæk Kommune.....	6
1.2 Hvad er Mobilitet - og hvad skal Mobilitetsplanen?	7
1.3 Hvad er Mobilitet i 2030?	8
1.4 Mobilitetsplanens opbygning	10
1.5 Mobilitetsplanen	10
1.6 Handlingsoversigt	10
1.7 Analysebilag	10
2. Effektiv mobilitet	12
2.1 Udfordringer	14
2.2 Hvad skal vi gøre lige nu? (Handlingsplan)	16
<i>Oversigt - Handlinger med stor effekt på mobilitet</i>	<i>17</i>
2.3 Hvad skal vi gøre på sigt for at opnå effektiv mobilitet? (Strategisk plan).....	18
<i>Strategiske indsatser med vurderet stor effekt på effektiv transport</i>	<i>19</i>
3. CO₂-reduktion fra transportsektoren	20
3.1 Udfordringer	22
3.2 Hvad skal vi gøre lige nu? (Handlingsplan)	24
<i>Oversigt - Handlinger med særlig stor effekt på CO₂-udledningen fra transport</i>	<i>25</i>
3.3 Hvad skal vi gøre på sigt for at reducere CO ₂ -udledningen? (Strategisk plan)	26
<i>Strategiske indsatser der vil få effekt på CO₂-udledningen</i>	<i>27</i>
4. Sund og tryk mobilitet til alle	28
4.1 Udfordringer	30
4.2 Hvad skal vi gøre lige nu? (Handlingsplan)	32
<i>Oversigt - Handling med særlig stor effekt på sund og tryk transport</i>	<i>33</i>
4.3 Hvad skal vi gøre på sigt? (Strategisk plan)	34
<i>Strategiske indsatser med vurderet stor effekt på sund og tryk mobilitet</i>	<i>35</i>
5. Implementeringsplan	36
5.1 Implementeringsplan	38
5.2 Investeringsplan	40
6. CO₂-regnskab	42



INDLEDNING



1



1.1 Mobilitetsplan for Holbæk Kommune

Holbæk Kommunes mobilitetsplan skal sikre at trængslen og CO₂-udledningen mindskes, samtidig med at det forbliver nemt, trygt og attraktivt at bevæge sig rundt i kommunen - som borger,

pendler og for erhvervet. Derudover er det vigtigt for Holbæk Kommune at tilstræbe lighed i mobiliteten og at understøtte sunde mobilitetsvaner.

Målsætninger

Overordnet har Holbæk Kommune tre målsætninger for mobiliteten i kommunen.

Mobilitetsplanen har til formål at sikre, at vi vælger mobilitetsløsninger, der:

1. sikrer, at vi opnår og opretholder en effektiv transport i hele Holbæk Kommune
2. bidrager til en reduktion af CO₂-udledningen i Kommunen
3. tilbyder en sund, tryk og lige transport for alle

Mobilitetsplanen er desuden en sektorplan under Holbæk Kommunes klimaplan: Holbæk 2050. Hvis vi skal nå CO₂-reduktionsmålene for Holbæk Kommune, skal der reduceres minimum 39% i udledningen fra transport. Det skal mobilitetsplanen bidrage til.



1.2 Hvad er mobilitet - og hvad skal mobilitetsplanen?

Mobilitet handler om hvordan vi kommer fra A til B - både privat og på arbejde. Og hvordan varer og gods bevæger sig rundt i kommunen. Men "mobilitet" er mere helhedsorienteret end "transport".

Befolkningstallet i Holbæk Kommune stiger, og udviklingen understøttes af strategier til at skabe yderligere vækst og tiltrække nye borgere. Samtidig kører vi mere i bil end nogensinde. Antallet af husstande med bil stiger og ligeledes gør antallet med 2 eller flere biler. Bilernes størrelse vokser også. Der sidder færre i de enkelte biler og selv på de korteste ture er bilen førstevalg. Det har en negativ effekt på vores klima, idet der udledes store mængder CO₂ fra den voksende biltrafik. Det skaber også pres på infrastrukturen, hvor der særligt på indfaldsvejene til Holbæk by opleves trængsel og kødannelse i myldretiden. Hvis vi skal sikre effektiv, sund, tryk og lige mobilitet og samtidig gøre det klimavenligt kræver det en helhedsorienteret tilgang.

I stedet for at fokusere på planlægning for enkelte transportmidler, som cykel eller bus, fokuserer mobilitet på behov og hvordan vi skaber og møder behov ved den måde vi planlægger mobilitet og indretter vores omgivelser. Kan vores rejsebehov f.eks. mødes bedre ved at kombinere flere transportmidler, i stedet for at ét transportmiddel skal bringe os fra start til slut? Eller kan vi ændre vores behov ved f.eks. at arbejde mere hjemme eller indrette vores omgivelser anderledes, så flere faciliteter som indkøb, arbejdsplads mv. findes i vores nærområder? Og kan vores behov for at komme fra A til B kombineres med vores behov for at reducere CO₂ eller styrke folkesundheden?

Med mobilitetsplanen kigger Holbæk Kommune på tværs og kombinerer de værktøjer, der kan påvirke mobilitetsudbud, -efterspørgsel og -adfærd. Herunder: fysisk planlægning og anlæg, trafikplanlægning, informationskampagner, virksomhedssamarbejde og tilbud til grupper som børn, unge og ældre.



1.3 Hvad er mobilitet i 2030?

Året er 2030. Holbæk Kommune føles som sig selv. Men alligevel er der noget, der er anderledes. Gennem de forgangne 7 år har billedet af by, landsby og landområder ændret en anelse karakter, og vores adfærd og vaner er fulgt med - også på mobilitetsområdet. Mellem byerne i og udenfor kommunen bevæger vi os effektivt i elbil, på elcykel, i bus eller tog. Inde i byerne er hastigheden lav, og færdslen foregår flere steder på de cyklende og gåendes præmisser. Det er okay, da afstandene her er korte. Det giver os tryggere og mere attraktive byrum at bo, færdes og drive forretning i og vi er ikke nervøse for at lade børnene bruge byen eller selv cykle til skole. Her er mindre støj og luften er renere.

I Holbæk By er der mindre gennemkørende trafik. Bymidten befolkes i stedet af gående og cyklister, som færdes på kryds og tværs og handler, går på cafe eller deltager i byens aktiviteter.

Den kollektive transport i land og by er synlig og nem at komme til. Man kan nemt komme til bus og tog til fods eller på cykel via sammenhængende stisystemer, og stoppestederne gør det trygt og oplagt at efterlade sin cykel. Bil og cykelparke-ring, samt ventefaciliteter gør det nemt og trygt at skifte til toget på kommunens mange togstationer. Når vi ankommer til lokalområderne med tog, ankommer vi til funktionelle og trygge stationer. Når vi ankommer til Holbæk station, ankommer vi til et trygt og grønt trafikknudepunkt, der skaber god forbindelse til bymidten.

Generelt er udbuddet af forskellige transporttyper gennemskueligt og tilpasset vores forskellige behov - om det så er cykel/delecykel, bus, tog, færge, samkørsel, egen bil eller til fods. Det er tydeligt hvilke valgmuligheder vi har og det skaber færre bekymringer og mere frihed.



Holbæk

Tuse Å



40

Fjords



1.4 Mobilitetsplanens opbygning

Mobilitetsplanen sætter den overordnede retning for, hvordan vi arbejder med mobilitet i kommunen. Den rummer samtidig de konkrete handlinger, der skal sikre, at vi når i mål med de umiddelbare målsætninger. På den måde skal den sikre, at vi både når mobilitetsmål på den korte bane og bliver samtidig rettesnor for fremtidige projekter, som vi endnu ikke kender.

Mobilitetsplanen består af tre dokumenter: selve mobilitetsplanen, en handlingsoversigt og et analysebilag.

1.5 Mobilitetsplanen

Selve mobilitetsplanen er inddelt efter de tre målsætninger om effektiv transport, CO₂-reduktion og sundhed, tryghed og lighed. For hver målsætning er der tre særskilte afsnit:

1. De udfordringer kommunen står over for ift. at opnå målsætningen
2. De konkrete handlinger der skal sikre, at vi når de umiddelbare mål på kort sigt
3. Den fremadrettede strategiske retning for at arbejde med målsætningen på langt sigt

De konkrete handlinger og de strategiske retningslinjer er opsummeret efter hvert afsnit.

Herefter følger en samlet implementeringsplan. I Implementeringsplanen er der en oversigt over den samlede mængde af handlinger, hvordan de skal implementeres over tid, og hvornår de forskellige investeringer skal gøres, samt alle handlingernes samlede effekt på CO₂-udledningen fra transportsektoren.

1.6 Handlingsoversigten

Handlingerne er samlet i en oversigt, hvor det uddybes, hvordan de konkrete handlinger sikrer, at målsætningerne nås. For hver handling er beskrevet effekten på de tre målsætninger, og ressourceforbruget ved implementering er estimeret.

1.7 Analysebilag

I analysebilaget præsenteres både en teknisk kortlægning af mobiliteten i kommunen og resultater af inddragelse og samarbejde med borgere og interessenter. Analysebilaget er grundlaget for Mobilitetsplanen og handlingsoversigten.





EFFEKTIV MOBILITET



2

Effektiv mobilitet

Målsætning 1 i mobilitetsplanen er at sikre effektiv transport i hele Holbæk Kommune. Effektivitet i mobilitet handler om tid og ressourcer. Tid i forhold til mobilitet er både rejsetid, og hvordan vi bruger rejsetiden. Ressourcer er både økonomiske ressourcer, men også plads- og kapacitetsudnyttelse.

2.1 Udfordringer

Trængsel opleves af nogen bilister og buspassagerer som en udfordring i myldretiden ind og ud af Holbæk by. Den oplevede trængsel har flere oprindelser. Der er flere biler på vejene. Befolkningstallet stiger i Holbæk Kommune, og det samme gør trafikken ind og ud af Holbæk by. Flere husstande ejer en bil, og der har været en markant stigning i antallet af husstande med henholdsvis 2, 3 og flere biler. Antallet af personer i bilerne er lavt. I gennemsnit i Danmark sidder der 1,31 personer i hver bil. I kørslen til og fra arbejde er tallet nede på 1,051. Hvis trafikken skal glide med det stigende antal biler, skal vejene være dimensioneret til det. Det er alle indfaldsvejene til Holbæk by ikke, hvor særligt kryds og rundkørsler skaber flaskehalse og kø i spidsbelastningsperioderne om morgenen og om eftermiddagen.

Det er imidlertid ikke en effektiv løsning, at alle veje dimensioneres til den stigende biltrafik. Hvis man ser bort fra klimabelastningen, bruger vi hverken kapacitet eller plads effektivt på den måde. Hvis der gennemsnitligt sidder 1,31 personer i en bil, der eksempelvis fylder 2x4 meter, optager hver enkelt person uforholdsvist meget plads i byrummene. Kapacitetsmæssigt er der overkapacitet i biler, som derved bruges ineffektivt. Det samme gør sig gældende for den offentlige transport.

I Holbæk Kommune har vi gode muligheder for at gøre brug af tog som en del af vores rejser. Vi har mange togstationer. Men hvis togene ikke er koblet til andre transportformer, begrænser oplandet til toget sig til folk, der bor og arbejder meget tæt på stationerne. Vi har samlet set et fragmenteret net af cykelstier i kommunen, sammensat af stier på kortere enkeltstrækninger. Der mangler sikre cykel- og bilparkeringsmuligheder omkring stationer og regionalbusstop, hvilket kan afskrække folk fra at parkere cykel eller bil og kombinere med tog og/eller regionalbus. Kun 5% af alle ture i kommunen foretages med tog eller bus mens 74% er i bil.



Eftermiddagstrafik ud af Holbæk på Valdemar Sejrsvej.

2.2 Hvad skal vi gøre lige nu? (Handlingsplan)

Når man transporterer sig selv rundt i Holbæk Kommune, skal man opleve at trafikken glider afsted uden for mange ophold og omveje.

For bilister og buspassagerer på indfaldsvejene i Holbæk By kan trængselsudfordringen løses ved at opdatere/ombygge kryds og rundkørsler på Valdemar Sejrsvej og Roskildevej. Det gør at trafikken kan glide friere.

Men hvis udviklingen i vores bilejerskab og vores brug af biler fortsætter som nu, kan vi ikke opretholde effektiv mobilitet eller sænke vores CO₂-udledning, og på sigt vil udvidelse af veje overtage i både byrum og landskab, for at følge med bilismen. Derfor skal Holbæk Kommune også være med til at facilitere en adfærdsændring, hvis mobiliteten skal forblive effektiv.

De øvrige handlinger, der skal sikre effektiv mobilitet, er derfor møntet på at øge mobilitetsudbuddet og gøre det nemmere at kombinere flere transportmidler. Samtidig skal vi udnytte kapaciteten i biler og offentlig transport bedre og ligeledes udnytte pladsen på veje og stier bedre. Det gør vi blandt andet ved at gøre det nemmere at kombinere bil eller cykel med offentlig transport eller delt transport ved at lave bedre og sikrere

cykel- og bilparkering ved trafikknudepunkter, hvor man kan skifte til bus, tog eller samkørsel.

Vi øger mobilitetsudbuddet ved at udbrede samkørsel og ved at eksperimentere med dele-cykelordninger mellem eksempelvis trafikknudepunkter, uddannelsesinstitutioner og større boligområder. Men vi udvider også tilbuddet ved at skabe bedre adgang til de eksisterende muligheder, og gør den tilgængelig for flere. Det kan f.eks. gøres ved bedre stiadgang til trafikknudepunkter.

For at bruge de eksisterende veje og stier bedst muligt kan vi prioritere, og fremhæve hvordan de skal bruges. Det gør vi ved at forbinde eksisterende cykelruter og prioritere cyklisme ved f.eks. indsatser for lette trafikanter i den nordlige ende af Stenhusvej. På den måde skabes effektive mobilitetskorridorer. Handlingerne i Holbæk by skal ses i sammenhæng med handlingerne på indfaldsvejene, så der skabes sammenhæng mellem de veje hvor biltrafikken øges og de veje hvor den mindskes og til bymidten og det liv der ønskes der. Der skal være en samlet strategi for byudviklingen i Holbæk by.

Handlinger med særlig stor effekt på mobilitet

Nr.	Handlinger	Effekt på de tre målsætninger		
		Effektiv mobilitet	CO2-besparelse (ton CO2)	Sund, tryk og lige mobilitet
1	Krydsombygninger på indfaldsvejene Valdemar Sejrsvej og Roskildevej	Høj	-	Middel
2	Effektiv kollektiv transport, herunder etablering af BRT-løsninger*	Høj	Lav (25 ton)	Høj
3	Fremkommelighed og indsatser for lette trafikanter på Stenhusvej	Høj	-	Høj
4	Opgradering af knudepunkter	Høj	Lav (25-50)	Høj
5	Samkørsel	Høj	Lav (0-25 ton)	Middel
6	Sammenhængende cykelforbindelser i Holbæk by	Høj	Lav	Høj

Alle handlinger er uddybet i handlingsoversigten.

* BRT står for Bus rapid transit, og dækker bl.a. over prioriterede busbaner og busprioritering i lyssignaler.

2.3 Hvad skal vi gøre på sigt for at opnå effektiv mobilitet?

(Strategisk plan)

For at bibeholde effektiv mobilitet i hele kommunen er fysisk planlægning vigtig. Ved planlægning for nye bolig- og erhvervsområder, skal der tages højde for tilkobling til den eksisterende infrastruktur og prioritering af hvor de forskellige trafiktyper skal færdes. Forskning viser, at vi har rigtig svært ved at ændre vores vaner. Det letteste tidspunkt for os at gøre det er, når vi tager markante nye skridt i vores tilværelse. F.eks. at flytte bolig eller arbejdsplads. Derfor er det vigtigt, at der i planlægningen af eksempelvis nye boligområder tages højde for, hvordan man nemt tager offentlig transport, er koblet til cykelstinet eller kan kombinere mobilitetstyper for at opnå mest effektiv mobilitet for os alle. Målet er, at alle så vidt muligt bruger aktiv mobilitet til de korte ture og bruger offentlig transport eller kombinerer mobilitetstyper for de lange ture. 29% af bilturene til Holbæk by er på under 5 km, og der er derfor potentiale for at overflytte biltrafikken på de korte ture til eksempelvis cykel. Dette kan også understøttes med udbygningsaftaler om infrastruktur. I de mindre byer skal der efterstræbes adgang til togstationerne. I Holbæk by ligeså, mens der samtidig tages højde for at lede biltrafikken af Roskildevej og Valdemar Sejrsvej, som er bedst dimensioneret til at håndtere dette.

Kommunen skal arbejde strategisk og langsigtet med infrastrukturplanlægning og trafikmodeller og data skal bruges aktivt i planlægningen af kommunens vejnet og i kommunens øvrige planlægning. Når nye lokalplaner udarbejdes, skal der sideløbende foretages en trafikfaglig vurdering for de omkringliggende veje og områder, også områder der ligger ud over lokalplanområdet. Den trafikale vurdering af afledt trafik, løsningsforslag samt behov for finansiering, bør fremlægges politisk i forbindelse med den politiske behandling af en lokal- eller helhedsplan.

Handlingerne i handlingsplanen skal evalueres på effekt og om nødvendigt følges op med yderligere indsatser. F.eks. om det vil presse trafikken i bymidten i Holbæk by, at trafikken glider hurtigere ind til byen. Der vil være behov for at kigge på hvordan trafikken fordeles i Holbæk By, hvilket bl.a. er behandlet i "udviklingsplanen for Holbæk Bymidte".

For at sikre effektiv og konkurrencedygtig kollektiv trafik skal kommunen arbejde med busfremkommelighed og BRT-løsninger, når der anlægges og vedligeholdes veje.

Handlingerne i handlingsplanen er begrænset af kommunegrænsen - men det er mobilitet ikke. Derfor er det vigtigt at Holbæk Kommune så vidt muligt samarbejder med nabokommunerne og regionen om at finde effektive løsninger på tværs. F.eks. mulighederne for at lave såkaldte mobilitetshubs, der binder mange mobilitetstyper sammen i knudepunkter og gør det nemt at planlægge sin rejse med kombination af flere mobilitetstyper.

Med den planlagte 3. og sidste etape af motorvejen mellem Kalundborg og Hovedstaden, vil pendling i bil på strækningen blive mere effektiv. Tilkoblingen til motorvejen er et vigtigt emne for mange lokalområder og Holbæk Kommune samarbejder med Vejdirektoratet om at få gennemført de bedste løsninger med færrest trafikale gener, som håndterer den afledte trafik og fortsat giver effektiv trafikafvikling.

Der pågår også arbejde med at skulle udvikle Holbæk Station. I udviklingen af holbæk station og stationsområdet skal der arbejdes med god og effektiv trafikafvikling for biler og busser og det gode skift mellem bus, bil, tog, cykel og gang.

Strategiske indsatser med vurderet stor effekt på effektiv transport

- Der skal laves en infrastrukturanalyse af Holbæk by og arbejdes med fordelingen af trafikken i byen.
- I forbindelse med lokalplaner og helhedsplaner, hvor det vurderes relevant, skal der udarbejdes en analyse af afledt trafik udenfor selve lokalplanområdet og indsatser til håndtering af dette. Det skal modvirke at udvikling af boliger og erhvervsområder skaber trængsel, og sikre at vi bruger kapaciteten på den eksisterende infrastruktur.
- I trafikplanlægningen og kommunens øvrige planlægning skal der tages stilling til fordelingen og prioriteringen af de forskellige trafiktyper.
- Standarder for nyanlæg af stoppesteder og knudepunkter samt forbindelser dertil skal sikre, at den kollektive trafik er et nemt og oplagt valg for flere.
- Fokus på busfremkommelighed og BRT-løsninger, samt cykelstier når kommunen anlægger og vedligeholder veje, skal sikre at den kollektive trafik bliver mere effektiv og konkurrencedygtig med bilen.
- Løbende vejklassificering. Dvs. klassificering af vejenes funktion i det samlede vejnet, herunder vurdering af hvilke veje der skal tage store mængder biltrafik, og hvilke der primært bør benyttes af trafikanter med destination i området.
- Der skal laves en række planprincipper, der beskriver hvordan der skal arbejdes med effektiv mobilitet og infrastruktur i lokalplaner og kommuneplanen.

CO₂- REDUKTION FRA TRANSPORT- SEKTOREN

8



Vi kører på el

Din kommune og Movia sikrer grøn transport
Hop på og gør en forskel for klima og miljø

T.	19000
L.	5115
Siddepl.	39
Stpl.	45

3

CO₂-reduktion fra transportsektoren

Målsætning 2 i mobilitetsplanen er at bidrage til en reduktion af CO₂-udledningen i Kommunen. CO₂-udledningen fra transportsektoren omfatter i denne mobilitetsplan, udledningen fra transportmidler inden for kommunegrænsen. CO₂-udledningen i forhold til mobilitet afhænger både af, hvordan vi transporterer os, men også om hvor meget vi har behov for at transportere os.

3.1 Udfordringer

Mobilitetsplanen er en sektorplan under kommunens klimaplan Holbæk 2050, og skal sikre transportsektorens bidrag til den samlede reduktion på 70% i 2030 og CO₂-neutralitet i 2050. Transportsektoren står for 25% af den samlede udledning i Holbæk Kommune. Den udledning skal reduceres med 39% hvis målet for 2030 skal nås. Mobilitetsplanen skal hjælpe Holbæk Kommune i mål med reduktionen - særligt ved at fokusere på adfærd.

For at nedbringe CO₂-udledningen kigger vi på både privatbilisme, offentlig transport, non-road (færge og tog), tung transport og erhvervstransport som udledere, der kræver indsatser. Privat bilejerskab i Holbæk Kommune er stigende. Det giver en stor udfordring ift. at nedbringe udledningen fra privatbilismen såvel som den samlede transportsektor. Siden 2010 er andelen af familier i kommunen med bil steget fra knap 67 procent til 72 procent. Samtidig er der en stigning i familier der ejer mere end én bil. 48 procent af familierne i Holbæk Kommune har 2 biler eller derover og 20 procent har 3 eller derover.

Samtidig går elektrificeringen af bilerne langsomt. I 2022 var der indregistreret 1.537 el- og plug-in-hybrid-biler i Holbæk Kommune, hvilket svarer til ca. 4% af den samlede mængde af biler i kommunen. Holbæk Kommune har en målsætning om at 35% af de kørte km i bil i kommunen skal køres i el-biler inden 2030. Målsætningen på 35% er et ambitiøst mål, da den forventede udvikling på landsplan er 30% procent i 2030.

Selv med et ambitiøst mål for elektrificering kan Holbæk Kommune dog ikke nå i mål med CO₂-reduktionen ved det alene. Det kræver også adfærd ændringer. 88% af de tilbagelagte km i Holbæk Kommune køres i bil. Selv for de helt korte ture på 0-2 km foretages 39% af dem i bil og på turene på 2-5 km er 79% i bil. På de længere ture er bilen klart dominerende, mens under 10% bruger toget. Børnene i kommunen færdes i høj grad som passagerer i bil. For de 10-17-årige udgør andelen af ture som passager i bil 35%, mens kun 24% af dem er på cykel. Særligt uden for Holbæk by opfordrer infrastrukturen heller ikke til cyklisme, da cykelstinet ikke er sammenhængende, og der for mange f.eks. ikke er adgang til skole eller offentlig transport på cykel. I hele kommunen er der hovedsageligt planlagt og bygget efter, at man bruger bilen som transportmiddel, så vores fysiske rammer fordrer bilkørsel - selv på de korte ture. Hvis Holbæk Kommune skal nå sine reduktionsmål, skal det forventede antal af kørte km i bil i 2030 reduceres med 5% svarende til 30 mio. kørte km om året. Færge, tog og tung transport er drevet af fossilt brændstof og er svære, men nødvendige at rykke på hvis vi skal nå den nødvendige reduktion.



Højen er den første cykelgade i Holbæk Kommune, der blev indviet i 2022.

3.2 Hvad skal vi gøre lige nu? (Handlingsplan)

Holbæk Kommune er i fuld gang med at understøtte elektrificeringen, ved at omstille den kommunale bilflåde, arbejde med trafikbestillingen, så busserne overgår til el og lave udbud af arealer til offentlige ladestander. Ved at forbedre ladeinfrastrukturen kan vi hjælpe overgangen på vej. Derudover kan vi tilskynde overgangen til mere miljøvenlig bilisme ved f.eks. at lave miljøzone i bymidten i Holbæk fra 2030, som man ser i europæiske storbyer, hvor ældre dieselmotorer ikke må køre.

For at nedbringe antallet af kørte km i bil, skal vi kigge på overflytningspotentialet - altså mulighederne for at ændre adfærd og overflytte trafikanter fra bil til andre transportmidler. På de korte ture skal gang og cykel være det oplagte valg. Vi skal sørge for at infrastrukturen opfordrer til cyklisme ved at udbygge cykelstinet og realisere den vedtagne cykelstiplan. Særlig i Holbæk by skal vi binde eksisterende cykelruter bedre sammen. Gennem forskellige kampagner kan vi arbejde med cykelvanerne. Skolerne skal have fokus på børns cykelvaner og -kompetencer, og kommunen skal understøtte egne medarbejdere og andre virksomheder med tilbud om transportvaneundersøgelser og cykelfremmende indsatser for de mange medarbejdere med under 10 km til arbejde. For hele Holbæk Kommune skal der laves en hastighedsplan, hvor farten sænkes i byzoner, boligområder og på relevante trafikveje, hvilket øger trafikikkerheden og trygheden for bløde trafikanter og gør cyklen et attraktivt valg.

Den største CO₂-effekt vindes dog på de længere ture, hvor det primært vil være el-cykel eller tog og bus, der kan erstatte bilture.

Holbæk Kommune har meget udfordring i retning af både Roskilde og København og Kalundborg. Her har Holbæk Kommune også en styrkeposition i togforbindelserne. For at fremme brugen af tog og regionalbusser skal der arbejdes med trafikknudepunkterne, som f.eks. kommunens mange togstationer. Knudepunkterne skal opgraderes med bl.a. gode og sikre parkeringsmuligheder for både biler og cykler, for at tilskynde kombinationsrejser. Ved at sikre forbindelse mellem cykelstinet og knudepunkterne øges oplandet til knudepunkterne, fordi man lettere kan komme dertil på cykel og i bil. Både cykel og bilparkeringen skal være attraktiv og tryk.

I Holbæk By skal der arbejdes med tidsbegrænsning og betalingsparkering, så trafikanter der bor tæt ved bymidten tilskyndes til at tage cyklen eller bybusserne. Nogle pendlere der bor og arbejder stationsnært vil også kunne flyttes til togene.

CO₂-reducerende indsatser på non-road og tung trafik er bl.a. at udskifte Orø-færgen med en ikke-fossil løsning, hvilket giver en markant CO₂-besparelse. Varetransporten er svær at stille krav til endnu. Gennem Holbæk Kommunes grønne indkøbsstrategi, er der konstant fokus på at stille krav til mere klimavenlige løsninger, men teknologien er endnu ikke til at overgå til el på de lange lastbilsture. Vi skal fortsat øge kravene i kommunale indkøb og udbud og på den måde skubbe til udviklingen. Samtidig skal vi gå i dialog med erhvervslivet i Holbæk og afsøge mulige samarbejder om varelevering og logistik, som kan minimere kørslen og fremme overgangen til fossilfri transport.

Handlinger med særlig stor effekt på CO₂-udledningen fra transport

Nr.	Handlinger	Effekt på de tre målsætninger		
		Effektiv mobilitet	CO ₂ -besparelse (ton CO ₂)	Sund, tryk og lige mobilitet
7	Hastighedsplan og virkemiddelkatalog inkl. 30-40 km/t zoner	Middel	Høj (600-12.000)	Middel
8	Miljøzoner i 2030 (Nulemissioner i 2035 resulterer i 19.525 ton)	Lav	Høj (1.575-1.925)	-
9	Omstilling af vare- og lastbiltransport (leverandører til kommunen)	Middel	Høj (1.425-2.150)	-
10	Omstilling af Orøfærgeren til el	-	Høj (1.000 ton)	Lav
11	Indførelse af tidsbegrænsning med Parkeringslicens til beboere i Holbæk bymidte	Lav	Høj (250-375 ton)	-
12	Indføring af P-takster	Lav	Høj (1.375-2.075 ton)	-
13	Elektrificering af bus-transporten	Lav	Høj (8.900 ton)	Middel
14	Omstilling af tung transport	Middel	Høj (3.957 ton)	Middel
15	35% elbiler i 2030 (herunder elektrificering af kommunens bilflåde)	Lav	Høj (15.625 ton)	Middel

Alle handlinger er uddybet i handlingsoversigten.

3.3 Hvad skal vi gøre på sigt for at reducere CO2-udledningen? (Strategisk plan)

Forskning viser at vi har rigtig svært ved at ændre vores vaner. Det letteste tidspunkt for os at gøre det er når vi tager markante nye skridt i vores tilværelse, som at flytte bolig eller arbejdsplads. Derfor er det centralt at adfærdsændrende tiltag indtænkes i kommunens planlægning og gøres en del af kommuneplanen. Den måde, vi planlægger på, er den måde de fysiske rum bliver brugt. Nye boligområder skal planlægges som stille områder, hvor biltrafikken holdes ude og der er let adgang til offentlig transport og cykelstinet. For områder tæt på togstationer skal parkeringsnormen sænkes for at understøtte brugen af de eksisterende faciliteter. Der skal være fokus på fortætning omkring stationsområderne, så flere boliger ligger tæt på stationerne. I kommunens arbejde med bosætning, skal der arbejdes strategisk med at sikre flere faciliteter tættere på borgerne, udbud af arbejdspladser, institutioner og dagligvarebutikker tæt på hjem.

Fremme af offentlig transport, cykel og gang skal også indtænkes i kommunens egne anlægsprojekter. Ved anlæg af nye veje skal cyklismen indtænkes ift. Om der samtidig skal etableres cykelsti eller lignende. Ved vedligehold af eksisterende veje skal mulighederne afsøges for f.eks. at adskille vej og cykelsti eller etablere to-minus-en vej.

Ved anlæg af kommunale byggerier som daginstitutioner, skoler mv. skal cykel og offentlig transport prioriteres. F.eks. med cykelstiforbindelse til boligområder og knudepunkter og prioritering af cykelparkering og cykelforhold ved bygningerne.

Holbæk Kommune skal som medejere af Lokaltog og Movia blive ved med at insistere på at overgangen til ikke-fossile drivmidler prioriteres.

Holbæk Kommune skal indgå aktivt i det begyndende samarbejde mellem Sjællands kommuner og Region Sjælland om etablering af supercykelstier. I samarbejdet skal Holbæk Kommunes styrkepositioner fremhæves, så der ikke kun er fokus på at skabe lange sammenhængende cykelstrækninger, men at supercykelstierne kobles til togstationerne, så oplandet til togstationerne øges yderligere.

Handlingsplanen er afgrænset til 2030 hvor kommunen har en målsætning om at reducere udledningen fra transportsektoren med 39%. Der skal dog arbejdes aktivt med reduktioner også efter 2030, da Holbæk by fortsat vokser, og flere borgere fortsat får økonomi til at køre i bil. Der bør derfor arbejdes henimod indførelse af nulemissionszone i Holbæk Bymidte i 2035, som erstatning for miljøzonen.

Strategiske indsatser der vil få effekt på CO₂-udledningen

- Blød trafik og offentlig transport prioriteres så vidt muligt i planlægning og anlæg af nye kommunale byggerier.
- I samarbejdet med Movia og Lokaltog arbejdes i retning af fossilfri transport
- Samarbejde om supercykelstier med fokus på Holbæk Kommunes styrkepositioner og overflytningspotentiale.
- I lokal- og kommuneplanlægning fokuseres på adfærdsændringer ved f.eks. at fortætte byerne omkring stationerne, arbejde med parkeringsnormer og sikre nære faciliteter som indkøbs- og fritidsfaciliteter.
- Nye boligområder planlægges så vidt muligt med let adgang til cykelsti og offentlig transport
- Realisering af Udviklingsplan for Holbæk Bymidte fra 2021 vurderes at reducere CO₂ -udledningen, da det skaber bedre forhold for lette trafikanter, og reducere gennemkørende trafik, der ikke har ærinde i bymidten.
- Øget udbud af faciliteter som institutioner, indkøbsmuligheder, sportsaktiviteter i landsbyerne vurderes at reducere CO₂-udledningen med 375-550 ton CO₂
- Indførelse af nulemissionszone i 2035 vil reducere CO₂-udledningen med 13.825-19.525 ton
- Realisering af Holbæk Cykelstiplan fra 2022 vurderes at reducere CO₂-udledningen med 275-550 ton CO₂. Cykelstiplanen rummer en prioriteret liste over cykelstiprojekter i hele kommunen.
- Der skal laves en række planprincipper, der beskriver hvordan vi implementerer de strategiske indsatser for CO₂-reduktion i lokalplaner og kommuneplanen.



SUND OG TRYK MOBILITET TIL ALLE



4

Sund og tryk mobilitet til alle

Målsætning 3 i mobilitetsplanen er at skabe sundhed, tryk og lighed i mobilitet. Sund, tryk og lige mobilitet handler om adgang og mulighed for at vælge tryk og sunde transportformer. Sundhed handler i høj grad om at bevæge sig aktivt og derved øge den personlige sundhed. Tryk handler både om trafiksikkerhed og oplevet tryk. Oplevet tryk afspejler ikke altid den reelle trafiksikkerhed, men den er afgørende for hvilke transportformer vi vælger, og spiller derfor også ind på effektivitet og CO₂-udledning. Lighed handler i denne sammenhæng om adgang og tilgængelighed i mobiliteten i Holbæk Kommune.

4.1 Udfordringer

Trods det høje bilejerskab er der også grupper i samfundet, der ikke har adgang til bil. For denne gruppe er det vigtigt, at der er gode alternativer i aktiv og offentlig transport. Det er også vigtigt, hvis vi skal øge sundheden og nedbringe de kørte km i bil. Bilismen har generelt en dårlig indvirkning på vores helbred. Både fordi det er en passiv transportform, som ikke gavner passagerernes helbred, og fordi det skader omgivelserne med støj og udledning, som begge dele har negativ effekt på bymiljøerne og borgernes sundhed. Det er derfor vigtigt at øvrige transportformer, som bus, tog, cyklisme og gang er tilgængelig og velfungerende. Prioritering af disse transportformer har en god effekt på både klima, sundhed og trængsel.

Cyklen bliver ofte fremhævet som løsningen på både klima-, trængsels- og sundhedsproblematikker. Cyklisme er samtidig en meget tilgængelig transportform, idet den ikke udelukker brugere på baggrund af alder eller indkomst i samme grad som bilisme.

Holbæk Kommune ligger lavere end landsgennemsnittet ift. hvor meget vi cykler. I kommunens egen undersøgelse er der 48% af de adspurgte trafikanter, der sjældent eller aldrig cykler.

Analysen af cykelstinet viser, at der er gode stierforbindelser i Holbæk by, men at stinet i resten af kommunen er sporadisk og spredt.

Det betyder, at der i nogle lokalområder kun er få stier, mens der andre steder er stier mellem lokalområderne eller fra lokalområderne til Holbæk by. 38% af de adspurgte trafikanter i kommunens egen undersøgelse følte, at "manglende cykelstier" var det, der generede dem mest i trafikken.

Skolebørnene er en af de grupper der ikke har adgang til egen bil. De 10-17-årige foretager 35% af alle deres ture som passager i bil, mens kun 24% af turene er på cykel. For flere af folkeskolerne i kommunen gælder, at der ikke er cykelstiforbindelser fra de byer, der er opland til skolerne. Det betyder, at cyklen flere steder i kommunen ikke er det oplagte transportmiddel til og fra skole. Det begrænser skolebørnenes adgang til transport, og samtidig er det dårligt for børnene idet bevægelse gavner børnenes sundhed og deres indlærings-evne. Forældre kører deres børn, bl.a. fordi de er utryk ved at lade dem cykle selv. De mange bilister særligt i morgenmyldretiden, der afleverer børn, øger trængslen og utrykheten for de, der fortsat cykler.

I kommunens egen spørgeskemaundersøgelse føler de adspurgte sig generelt tryk i trafikken i Holbæk Kommune. Den oplevede tryk som cyklist er dog væsentligt mindre, idet 31% føler sig enten "utryk" eller "meget utryk" når de cykler. Også 31% af de adspurgte føler sig enten "tryk" eller "meget tryk".

To andre grupper, der kan have begrænset adgang til bil, er unge i uddannelse og ældre. Samtaler med studerende på Stenhus Gymnasium viste stor villighed og behov for at bruge offentlig transport. De studerende oplevede dog udfordringer i den forbindelse. Særligt med overfyldte busser, trængsel, som forsinker busserne og disharmonier mellem køre- og ringetider. De ældre oplever særligt udfordringer med prisen og fleksibiliteten i den offentlige transport. Begge grupper efterspørger at busserne kører oftere. Fra ældrerådet og nylige sager på Holbæk Station ved vi også, at oplevelsen af personlig tryk er udfordret på togstationerne, og at dette kan have en betydning for, om man vælger at bruge dem.



Kommunen indviede de første to elbusser i 2022.



Holbæk Station.

4.2 Hvad skal vi gøre lige nu? (Handlingsplan)

Holbæk Kommune skal arbejde strategisk med trafiksikkerhed omkring skolerne, samt med trafikundervisning i skolerne og kampagner og dialog med forældrene. God busbetjening til skolerne, der hvor afstandene er store er også vigtige for at nedbringe biltrafikken til og fra skole.

Der er et stort potentiale i at styrke cyklismen, da det øger sundheden mærkbart, og samtidig frigør plads på veje og parkeringsarealer, særligt i byområderne hvor pladsen nogle steder er trang. Kommunen skal derfor fremme cyklisme blandt borgerne bl.a. ved at facilitere udlån af el-cykler, etablere delecykler strategiske steder, etablere cykelfaciliteter ved stationer, stoppesteder og i bymidter, og ved at facilitere rådgivning for virksomheder omkring hvordan der etableres gode forhold for cyklister på en arbejdsplads.

Kommunen skal gå foran og understøtte sund transport for kommunens ansatte.

Ved at prioritere lette trafikanter og busser på den nordlige ende af Stenhusvej ledes biltrafikken i højere grad ind i byen ad Roskildevej og Valdemar Sejrsvej, mens det bliver nemmere for børn og unge at komme med bus eller cykel til uddannelser og skoler via Stenhusvej og Lundemarksvej. Indsatsen på Stenhusvej afhænger af, at kryds og rundkørsler på Valdemar Sejrsvej og Roskildevej ombygges, så de kan håndtere trafikmængden og der undgås kødannelse.

Ved at arbejde med udformningen af knudepunkter som togstationer og adgangen til dem, kan oplandet til dem gøres større, og de kan gøres tryggere og mere tilgængelige for flere.

Med stiforbindelse til knudepunkterne og parkeringsmuligheder til cykel og bil kan flere få adgang til knudepunkterne i kombination med gang, cykel eller bil.

For at gøre bustransporten i lokalområderne mere attraktiv kan der sættes en ny ambition for den offentlige transport. Fra alle byer med over 200 indbyggere i kommunen skal man kunne nå en handelsby på 20 minutter med offentlig transport. I dag er der flere byer, hvorfra man ikke kan det. De ældres oplevelse af at prisen er for høj og den offentlige transport for ufleksibel, kan imødekommes med differentiering af priserne på flekstur, så dette tilbud bliver billigere for den målgruppe.

Elektrificering af biler vil have en positiv effekt på sundheden, idet støj og udledninger mindskes. Det er dog stadig en passiv transportform, som ikke gavner førere og passagerers sundhed. Samkørsel kan give borgere uden adgang til bil, en mulighed for transport, hvor der ikke kører tog og bus, og hvor distancen opleves for stor til at cykle. Holbæk Kommune har i samarbejde med Movia haft forsøg med samkørsels-appen Nabogo, der viste at særligt unge trafikanter gjorde brug af appen. Movia vurderer, at samkørslen kan være et supplement til den kollektive trafik, der gør det attraktivt nok til, at de unge ikke investerer i en bil, så snart de fylder 18 og får kørekort. Der skal fortsat arbejdes med samkørsel, herunder potentiale for samkørsel til og fra arbejdspladser og fritidsaktiviteter for en bredere gruppe end de unge.

Handlinger med særlig stor effekt på sund, tryk og lige transport

Nr.	Handlinger	Effekt på de tre målsætninger		
		Effektiv mobilitet	CO2-besparelse (ton CO2)	Sund, tryk og lige mobilitet
16	Transportvaneundersøgelse og cykelfremme blandt de kommunalt ansatte	Lav	Lav (25-75 ton)	Middel
17	Trafiksikkerhed og cykelfremmende initiativer på kommunens skoler	Lav	- (0 ton)	Høj
18	Cykelfremmende initiativer gennem bedre cykelparkering, dele-cykler og udlån af elcykler	Middel	Lav (25-50 ton)	Høj
19	Cykelstiforbindelse til større knudepunkter	Middel	- (0 ton)	Høj
20	Kurser, transportvaneundersøgelser og idekataloger til virksomheder i kommunen	Lav	Lav (50-125 ton)	Middel
21	Fra land til by på under 20 min.	Middel	Lav (1.125 ton)	Høj
22	Lavere takst på flexitur for ældre	Lav	- (0-25 ton)	Høj

Alle handlinger er uddybet i handlingsoversigten.

4.3 Hvad skal vi gøre på sigt? (Strategisk plan)

Holbæk Kommune forventer i udgangen af 2024 at have realiseret Trafiksikkerhedsplan 2020-2025. Trafiksikkerhedsplanen rummer 20 indsatser der skal fremme trygheden og reducere uheld på kommunens veje. Kommunen skal fortsat arbejde strategisk med trafiksikkerhed og udarbejde en trafiksikkerhedsplan for den kommende periode. Det er vigtigt, at man kan færdes sikkert i kommunen, og samtidig er de økonomiske konsekvenser for kommunen ved trafikuheld substantielle.

Holbæk Kommune skal løbende understøtte mulighederne for cyklisme og gang. Ved at realisere cykelstiplanen forbedres forholdene for cyklende skolebørn markant, da skoletrafikken er central i prioriteringen at stistrækninger i planen. Ved større infrastrukturprojekter, fx infrastruktur til fjernvarme, skal kommunen se på muligheder for anlæg af cykelforbindelser, når eksempelvis veje graves op og efterfølgende reetableres.

Der pågår allerede et omfattende arbejde med vedligehold af kommunens fortove, som fortsat skal prioriteres. Ved reovering af fortove, veje og stier, skal det som udgangspunkt undersøges, hvad det ville kræve at forbedre forholdene for gående og cyklister på strækningerne - fx ved at adskille vej og cykelsti/fortov.

I den fysiske planlægning, anlæg og drift af kommunens veje, områder og bygninger skal der også være fokus på tilgængelighed for personer med nedsat funktionsevne.

Administrationen skal løbende have fokus på at afsøge fonde og anden finansiering, der kan hjælpe med at forbedre tilgængeligheden. På områder der ikke er kommunalt areal, skal kommunen samarbejde med ejerne - fx Banedanmark og DSB, om løbende at forbedre forholdene hvor der er behov.

På stationer, stistrækninger, tunneler mv. hvor der kan opleves utryghed, bliver der løbende eksperimenteret med belysning, indretning mv. for at højne den oplevede tryghed. Dette arbejde er vigtigt at fortsætte, og de succesfulde løsninger skal udbredes.

I 2025 og 2026 kommer der elektriske ramper til ind og udstigning af kommunens busser for folk med nedsat funktionsevne. I den forbindelse skal der arbejdes med tilpasning af udvalgte stoppesteder, så vi får den bedste effekt af ramperne.

I udviklingen af Holbæk Station og stationsområdet vil der være fokus på både tilgængelighed og tryghed.

Kommunen skal så vidt muligt sørge for at tage aktiv del i forskellige landsdækkende kampagner, som promoverer sund mobilitet.

Strategiske indsatser med vurderet stor effekt på sund og tryk mobilitet

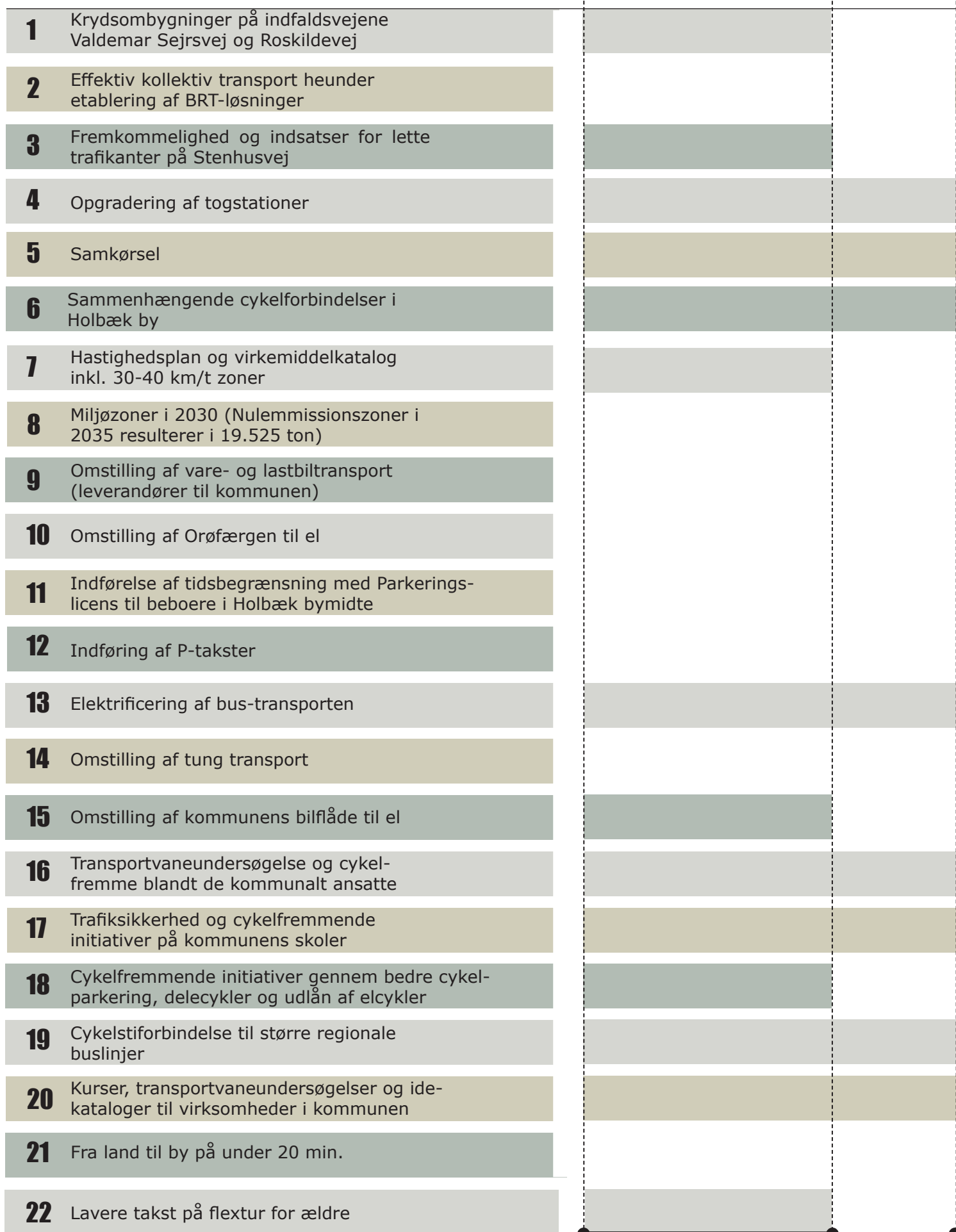
- Udarbejdelse af ny trafikikkerhedsplan gældende fra 2025 skal sikre at kommunens uheldstal falder fremadrettet. Midler til trafikikkerhedsplanen er ikke medregnet i realisering af mobilitetsplanen.
- Realisering af Cykelstiplanen, som blev vedtaget i 2021, og som rummer en prioriteret liste af cykelstiprojekter i hele kommunen
- Fokus på forbedring af forhold for bløde trafikanter i kommunal planlægning, anlægsprojekter og drift.
- Fokus på forbedring af forhold for personer med nedsat funktionsevne i kommunal planlægning, anlægsprojekter og drift.
- Deltagelse i landsdækkende kampagner der promoverer aktiv transport.
- Der skal laves en række planprincipper der beskriver hvordan vi arbejder med sund, tryk og lige mobilitet i lokalplaner og kommuneplanen.

An aerial photograph of a wide waterway, possibly a river or canal, during a sunset. The sky is filled with soft, colorful clouds in shades of orange, pink, and purple. A road with a few cars runs along the right bank of the water. In the background, there are green trees and some buildings. The overall scene is peaceful and scenic.

IMPLEMENTING- TERING- PLAN



5

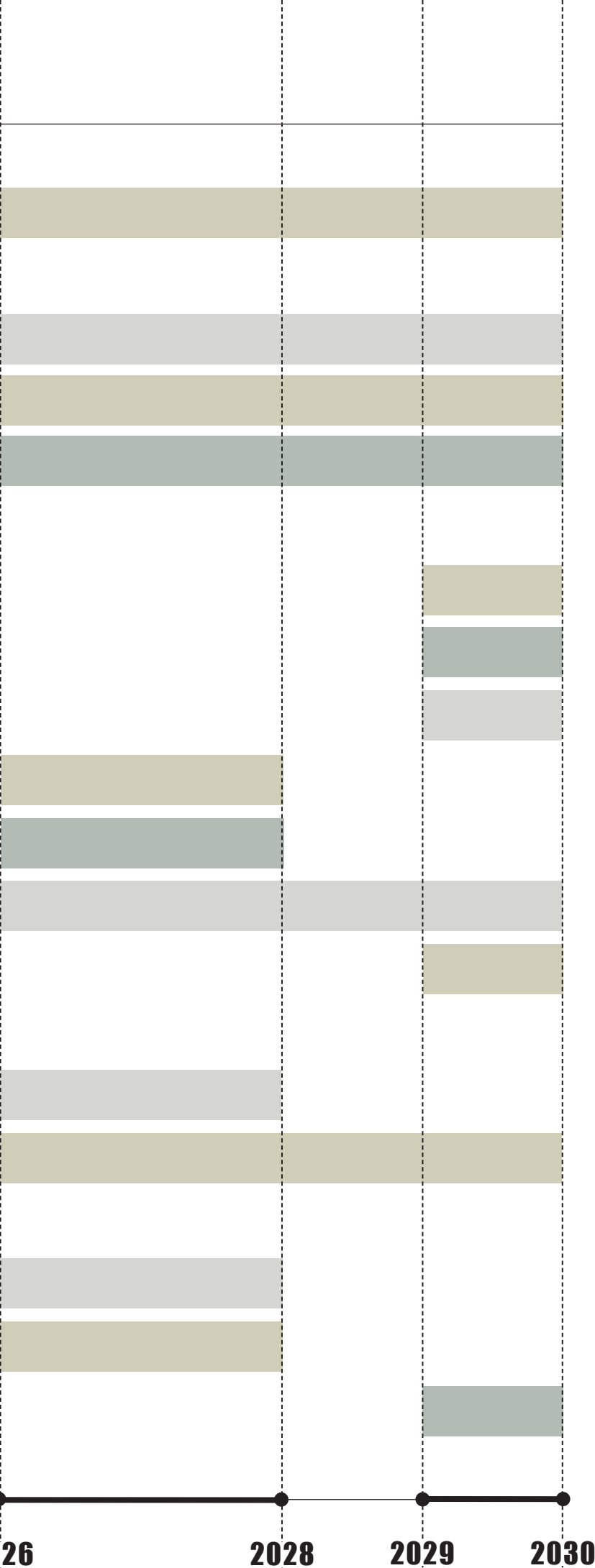


Udgifter fordelt på år:

2023

2025

2030



5.1 Implementeringsplan

Af skemaet fremgår, hvornår det anbefales at udføre de enkelte handlinger. Anbefalingen er lavet på baggrund af en vurdering af hvad handlingen kræver af ressourcer til forarbejde og realisering, og hvordan CO2-besparelserne spiller sammen. Derudover er der taget højde for at sprede de større anlægsudgifter. For nogle handlinger har der allerede været udført forundersøgelser, der gør det muligt at igangsætte handlingen tidligt.

Forudsætninger for hvornår de enkelte handlinger anbefales implementeret er uddybet i selve handlingsoversigten.

Hvis mobilitetsplanen skal realiseres, skal der løbende sættes midler af i kommende budgetprocesser.

An aerial photograph of a large, calm lake. In the background, a small town with several houses and trees is visible on the shore. The sky is clear and blue. The text 'CO₂ - REGNSKAB' is overlaid in large, white, bold letters on the water.

CO₂ - REGNSKAB



6

CO₂-regnskab

I 2018 var udledningen fra transportsektoren i Holbæk Kommune 143.000 ton CO₂, svarende til 25% af Holbæk Kommunes samlede udledninger. Kommunens klimplan Holbæk 2050 har sat de overordnede mål for reduktion af CO₂-udledningen fra transportsektoren i Holbæk Kommune. I 2030 er målet, at udledningen fra transportsektoren skal reduceres med 39% til at udgøre 88.000 ton CO₂.

Vi har allerede igangsat tiltag der vil reducere CO₂-udledningen fra transportsektoren. Nogle af disse er elektrificering af kollektiv bustrafik, togtrafik og kommunens egne køretøjer. Med implementering af samtlige handlinger i mobilitetsplanen estimeres den samlede udledning fra transporten i 2030 at udgøre 66.000-69.000 ton CO₂. Det betyder at vi når i mål med CO₂-reduktionerne såfremt planen realiseres.

	2025	2028	2030
Forventet udledning uden handlingerne fra mobilitetsplanen	116.000	108.000	103.000
Reduktion ved implementering af handlingerne i mobilitetsplanen	7-8.000	19-21.000	34-37.000
Forventet udledning ved implementering af handlingerne i mobilitetsplanen	108-109.000	87-89.000	66-69.000

Fremskrivningerne af CO₂-udledningen er befæstet med en vis usikkerhed. Derfor bør der løbende følges op på implementeringen og de konkrete løsninger for hver enkelt handling og gøres status

i årene 2024, 2026 og 2028. På den baggrund kan det løbende vurderes om yderligere tiltag er nødvendige for fortsat at nå i mål med CO₂-reduktionen i 2030.

Mobilitetsplan Holbæk 2030

Udarbejdet af Holbæk Kommune
Kanalstræde 2, 4300 Holbæk

Fotos og illustrationer er Holbæk Kommunes egne.





Danske Fragtmænd

Danske
Fragtmænd

SCANIA

P 250

SLAGELSE TRANSPORTCENTER A/S - TLF. 33 82 31 10



Holbæk
Kommune